Deutscher Bundestag **Drucksache 19/15181**

19. Wahlperiode 13.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Dr. Marcel Klinge, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksachen 19/14339, 19/15126 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Klimaschutzplan 2030 hat die Bundesregierung beschlossen Fliegen teurer und Bahnfahren günstiger zu machen. Während im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD eine „Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten“ versprochen wurde, soll nun die Mehrwertsteuerreduzierung von 19 auf 7 Prozent bei der Bahn finanziert werden. Mit dem Luftverkehrsteuergesetz soll dies nicht nur umgesetzt werden, sondern die Einnahmeausfälle aus der Mehrwertsteuer sogar überkompensiert werden. Ein weiterer Punkt ist die Willkür bei der Einführung der Steuer. Sie bestraft Luftverkehrsunternehmen und Reiseveranstalter, weil

sie sich auf Buchungen auswirkt, die bereits vor dem Inkrafttreten am 01.04.2020 getätigt wurden. Das bringt besonders mittelständische Reiseveranstaltungen in arge Bedrängnis. Diese können die Kosten schließlich nicht auf die Kunden umlegen.

Darüber hinaus ist der Luftverkehr seit 2012 Teil des europäischen Zertifikatehandels. Zusätzlich wird er als einziger Verkehrsträger ab 2020 global durch das Kompensationssystem CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) reguliert. Damit ist der deutsche Luftverkehr bereits in zwei Systeme zur Begrenzung von Treibhausgasemissionen eingebunden..

Mit der Luftverkehrsteuer die Mehrwertsteuerreduzierung der Bahn zu finanzieren, verstößt gegen Open-Skies-Abkommen zwischen den USA und der EU und CORSIA. In Artikel 12 (1) des Abkommens heißt es zu Benutzungsgebühren: „Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein.“ Außerdem hat die ICAO nun beschlossen, dass CORSIA das einzige globale marktbasierte Klimainstrument ist. Eine rein nationale Luftverkehrsteuer läuft dem zuwider.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Die Luftverkehrsteuer nicht zu erhöhen;
2. Die Luftverkehrsteuer auf ihrem jetzigen Einnahmeniveau von 1,2 Mrd. festzuschreiben;
3. Die Luftverkehrsteuer für Forschungszwecke einzusetzen, um klimafreundliches Fliegen zu fördern.

Berlin, den 12. November 2019

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Die Luftverkehrsteuer wurde Anfang 2011 aus Gründen der Etatsanierung eingeführt. Der damalige Verkehrsminister Ramsauer und sein Nachfolger, Alexander Dobrindt, sprachen sich bereits dafür aus, die Luftverkehrsteuer abzuschaffen. Seit ihrer Einführung ist die Steuer von ursprünglich 1 Mrd. Euro auf 1,2 Mrd. Euro in 2018 gestiegen. Gleichzeitig stiegen die Steuereinnahmen des Staates auf Rekordniveau.

Schon 2012 bestätigte ein Gutachten im Auftrag der Bundesregierung, dass die Luftverkehrsteuer zu einer Verlagerung des Verkehrs ins benachbarte Ausland führte. Dieser sogenannte Wasserbetteffekt führt lediglich dazu, dass schädliche Emissionen dort ausgestoßen werden, wo der Luftverkehr hin abwandert. Nun steht zu befürchten, dass sich dieser Effekt bei einem weiteren Anstieg der Luftverkehrsteuer verstärkt. Bei einer Verkehrsverlagerung ist der CO2-Bilanz allerdings nicht geholfen. Stattdessen sollte in alternative Antriebe und Kraftstoffe investiert werden. Diese sind unerlässlich, sollten die Klimaziele 2050 eingehalten werden und Flugzeuge von Deutschland aus in andere Kontinente fliegen.

Die Einführung der Luftverkehrsteuer widerspricht in ihrer jetzigen Form den Ankündigungen der Bundesregierung. Der ursprüngliche Gedanke war eine Lenkungswirkung durch den Preis zu erzielen. Doch sind Passagiere die bereits heute ein Ticket erworben haben, nicht von der Steuer betroffen. Somit ist eine Lenkungswirkung ausgeschlossen. Die Einführung der Luftverkehrsteuer bedeutet momentan lediglich eine unverhältnismäßige Mehrbelastung für Luftverkehrsunternehmen und Reiseveranstalter, ohne eben jene Lenkungswirkung zu entfalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.